

Impacto socio espacial de la peatonalización de la carrera séptima

págs. 227-236

Grupo de investigación: Territorio y habilidad

Línea de Investigación: Proyecto Arquitectónico, Hábitat prioritario y sociedad

Elvia Isabel Casas Matiz•

Recibido: 7 de octubre de 2013 Aceptado: 27 de noviembre de 2013

RESUMEN

Este artículo se presenta como avance de la investigación “Impacto socio espacial de la peatonalización de la carrera séptima entre calle 26 y avenida 19”. Se inicia con un acercamiento al marco histórico que determina algunas de las condiciones actuales de esta vía, en este tramo, y posteriormente define parte del marco y del esquema conceptual propuesto, el cual puede servir de guía para el análisis urbano. El trabajo surge como necesidad académica de definir nuevas alternativas de análisis espacial-urbano, desde una perspectiva especialmente socio-cultural, las cuales ayudarían a acercar la labor del arquitecto y de los estudiantes a proyectos espaciales integrales especialmente en lugares consolidados.

Palabras Clave: Espacio urbano, Culturas urbanas, Carrera séptima

ABSTRACT

This article is presented as an advance of the research named “Socio spatial impact of Seventh Avenue between 26th Street and 19th Avenue.” It starts with an approach to the historical framework that determines some of the current condition of this road, on this stretch, defines a part of the frame, and then proposes a conceptual framework, which can serve as a guide for the urban analysis. The work emerges as new alternatives needed to define urban spatial analysis especially from a socio-cultural perspective, alternatives which would help to bring the work of the architect and student to integral spatial projects, especially in consolidated places.

Key Words: Urban Space, Urban Culture, Seventh Avenue

• Docente investigadora del programa de Arquitectura de la Universidad de América.

1. INTRODUCCIÓN

Las distintas formas de apropiación dadas sobre los espacios colectivos, provenientes de la mezcla y del encuentro de diversas culturas urbanas, conducen al desarrollo de paisajes urbanos dinámicos que no siempre cumplen con óptimas condiciones de habitabilidad. Son estas culturas urbanas, las que de manera cotidiana enmarcan el paisaje urbano construido y lo convierten en ciudad. Así la ciudad surge con la mezcla de las zonas construidas urbanas y arquitectónicas con las dinámicas sociales que de manera integral articulada o desarticulada hacen funcionar la ciudad:

“La descripción física o el levantamiento del paisaje urbano, no son más que una evidencia de este complejo proceso de consolidación. Lo que determina las características de la ciudad, no son tanto las formas como sí lo es la sociedad, específicamente la comunidad que habita las porciones de la misma. Entender, por lo tanto, los cambios y las transformaciones sucedidas en el campo urbano tanto en su forma como en su sentido, nos permite acercarnos a la manera en que los habitantes entienden, viven y utilizan los lugares urbanos.”
(Casas, 2008)

Sin embargo, y a pesar de que la existencia de dichas culturas urbanas, especialmente las culturas intermitentes y ambulantes, pueda llegar a convertirse en algo favorable para la ciudad y para sí mismas. Las condiciones socio-espaciales en que se recrean estas culturas en la mayoría de casos desmejoran las calidades ambientales, sociales y espaciales de las grandes urbes al desarrollarse de manera improvisada, como consecuencia de carencias económicas, de bajas condiciones sociales, o de la falta de una planeación integral de las entidades gubernamentales en la toma de decisiones. Así, las propuestas que podrían ser potenciadoras del desarrollo urbano se convierten en ejercicios de mala planeación y ejecución; éste es el caso de la carrera séptima en la ciudad de Bogotá, eje vial que ha sido icono en el desarrollo de la capital y testigo del crecimiento de la misma.

“El director de FENALCO BOGOTÁ, Juan Esteban Orrego Calle, manifestó su preocupación por el pronunciamiento del actual Alcalde Mayor, Gustavo Petro, sobre la peatonalización de la carrera 7a, desde la Plaza de Bolívar hasta la calle 26, sin presentar los estudios responsables sobre el impacto que puede generar en seguridad, movilidad e invasión al espacio público. Desde el momento en que habló de la medida, el dirigente gremial solicitó a la administración que se realizaran los estudios de impacto correspondientes a la experiencia del “Septimazo”, pues según él, esta iniciativa fue suspendida debido a los problemas de movilidad, invasión al espacio público, proliferación de ventas ambulantes e inseguridad que generó en la zona. Según él, es importante evitar que por improvisación se termine afectando la calidad de vida de los ciudadanos que residen y trabajan en el sector. Orrego explicó que para el 98 por ciento de los encuestados sus ventas no se incrementarán si se vuelve peatonal la Carrera Séptima. Otro 98 por ciento de los 800 comerciantes consultados cree que la movilidad y la seguridad se afectarán”. (Fenalco.com.co)

Este diseño alejado de las condiciones reales de la ciudad y de sus ciudadanos, repercute de manera desarticulada con la dinámica de la ciudad, provocando así que las formas de apropiación del ciudadano sean tan diversas y no planeadas y que riñan con la circunstancias del espacio propuesto. Así esta ciudad hecha como objeto de la existencia humana, continua desarticulada al ser su diseño una respuesta a la planeación no integral que desde la mirada de los especialistas muchas veces alejada de los verdaderos actores, los ciudadanos, deja una proyección que no atiende de manera eficiente e integral el total de las potencialidades urbanas, sino solo una parte de ellas.

Ahora ¿Cómo podemos como arquitectos desarrollar propuestas integrales en espacios consolidados, que reconozcan las calidades no solo espaciales sino también las relaciones socio-culturales propias del lugar? Frente a esta pregunta, cabe la pena también indagarse qué variables deben determinar para desarrollar el

respectivo análisis del sitio, así como el rol de las mismas dentro de una estructura conceptual. Para desarrollar esta idea, el análisis se centra en los fenómenos socio-culturales, especialmente los que surgen de manera espontánea, muchas veces sin ser previstos ni contemplados dentro de los planes de desarrollo de la ciudades. Bajo este fenómeno social que incorpora la historia, se despliegan las otras variables del análisis así: la variable ambiental como un componente fundamental para el desarrollo sostenible de cualquier propuesta espacial, y que se engrana con el fenómeno social por ser el hombre, quien en gran medida interviene en el desarrollo y composición del territorio; la variable espacial por ser parte esencial de la disciplina al poder, además, establecer y modular el tipo de relaciones humanas posibles dadas y buscadas en el territorio. La tercera variable, la política, cuyas decisiones intervienen en la forma de concebir el lugar y sus desarrollos posibles y la normativa al regular las formas desde el diseño de la acción posible dentro del territorio. Por último, la variable económica al ser observada no como finalidad sino como soporte para lograr desplegar el territorio y mejorar las condiciones de habitabilidad.

2. MATERIALES Y MÉTODO

Reconocimiento del sitio

Es indudable que la Carrera séptima mantiene su valor dentro de la ciudad de Bogotá, valor que no solo nace de la trayectoria histórica, sino del actual nivel de pertenencia que nuestra sociedad le ha otorgado, formal e informalmente constituida, en la medida en que se relaciona, usa y transforma este espacio urbano.

Desde una retrospectiva histórica, podríamos determinar que la carrera séptima se presenta como un eje de movilidad tanto vehicular como peatonal, a través del cual se han ido incorporando bienes inmuebles y espacios urbanos hoy determinados como patrimonio de la ciudad. Bien sea por acontecimientos sucedidos

en dichos inmuebles o por el lenguaje arquitectónico que ostentan; así este paisaje urbano constituido por un eje de movilidad con historia que ha sido escenario de manifestaciones sociales como marchas estudiantiles, procesiones religiosas; o de los hechos violentos sucedidos tras la muerte de Gaitán; y los inmuebles dispuestos a lo largo de este eje que le acompañan y nos permiten observar gran parte de la materialización de nuestra historia urbana.

Este eje que hoy conecta la ciudad de sur a norte tiene su inicio en la 47 sur para terminar en el sector de La Caro. Inició con un trazado lineal que interconectaba la antigua Plaza de Hierbas o Plaza San Francisco, hoy Plaza Santander¹ con la Plaza Mayor hoy Plaza de Bolívar. En la medida en que la ciudad logró romper sus límites naturales y continuó con su proceso de expansión, la carrera séptima fue prolongándose hasta alcanzar su desarrollo actual, del cual cabe resaltar que no observa un mismo perfil urbano ni una misma significación colectiva en todo su desarrollo.

Análisis de variable histórica, Tramo Calle 26 hasta avenida 19

Es importante señalar que, dentro de estos grandes tramos ya mencionados, existen a su vez subdivisiones importantes que permiten ser consideradas como fragmentos urbanos los cuales pueden ser estudiados desde condiciones particulares. Así para el análisis y desarrollo de la investigación nos centraremos en la primera parte del tramo 2 correspondiente a la carrera séptima entre la avenida 19 y la calle 26, el cual hace parte de los inicios de la ciudad y que en su mo-

1 La Plaza de San Francisco fue el primer sitio público en el que se celebró la primera misa en el año 1538 en la ciudad que para ese entonces se denominaba Funza. Al respecto Don José Antonio Plaza dice "fabricadas doce casas cubiertas de paja, en conmemoración de los doce apóstoles y principiada una capilla con el nombre de Humilladero..., capilla mencionado por Don José Manuel Groot cuando dice: "el pequeño templo del Humilladero era el más antiguo y más célebre de Santafé de Bogotá, por haberse celebrado en él la primera misa" Tomado de: Iglesia del Humilladero- Biblioteca Virtual del Banco de la República. <http://www.banrepcultural.org>

mento fue nominado a partir de las actividades sociales y culturales de la sociedad bogotana. Así lo menciona el Instituto Distrital de Patrimonio en su artículo sobre la Carrera Séptima:

“Había tres trayectos principales entre las actuales calles 7 y 26. Al trayecto entre el río San Agustín y la Plaza Mayor se le llamó “Calle de la Carrera”, porque allí desde los días de la fundación se realizaban carreras de caballos, como si fuese un primer hipódromo. Luego entre la plaza y la calle 15, es decir hasta el río San Francisco se le llamó “Calle Real del Comercio” y pasando el río se conocía en general como “Calle Real o Larga de las Nieves” pero esta tenía otras subdivisiones por cuadra de sur a norte: calle de la Tercera, de San Juan de las Nieves, ... entre las calles 19 y 22..., de

los tres puentes... entre las calles 22 y 23, de la alegría entre calles 23 y 24 y de San Diego entre calles 24 y 25.” (Patrimonio Cultural)

Esta zona de la carrera séptima entre la calle 19 y la calle 26, parte de la antigua “Calle Larga o de las Nieves” permitió el paso de vehículos de tracción y caminantes que además de transitar disfrutaban espacios de encuentro social. Cabe resaltar la connotación religiosa de la vía al ser la misma escenario de procesiones como la del Corpus Christi y las marchas fúnebres de personajes ilustres del país, que tienen como punto de partida la Catedral, y luego de un lento recorrido sobre la séptima doblando por la 26, tienen como punto de llegada el Cementerio Central.

Figura No. 1. Funeral sobre la carrera séptima Patrimonio Cultural.



Figura No. 2. Procesión de Corpus en Bogotá, 1895 y 1905 Patrimonio Cultural.



A finales del siglo XIX, el cambio en la composición social y el ascenso del sector proletario trae consigo otro tipo de manifestaciones sociales, al espacio urbano de carácter religioso y recreativo por el que se distinguía la carrera séptima se le sobrepone el escenario de protesta de las clases trabajadoras, de los estudiantes y de multitudinarios grupos de manifestación. Connotación que permanece hasta hoy donde muchos sectores sociales hacen presencia manifiesta por la carrera séptima, ahora conectora del pueblo con las clases dirigentes. La ubicación estratégica y centralizada de las tres ramas de los poderes políticos, administrativos y judiciales ubicados en torno a la Plaza de Bolívar, permite a esta única vía conectora de relevancia convertirse para el resto de la ciudad en un lazo de unión con el Estado. Así la carrera séptima sobredimensiona su valor histórico y patrimonial no solo desde el campo físico sino especialmente humano:

“(...) en Noviembre de 1918, tuvo lugar una gran concentración obrera ante el Presidente de la República y el Congreso, ya con exigencias más concretas y fundamentales de reivindicaciones para la clase trabajadora ante el presidente de la república” (Banco de la República)

Con la llegada y consolidación del comercio y la proliferación de las manifestaciones sociales esta vía antes republicana cambio sus habitantes, su estructura de uso y con ello gran parte del paisaje urbano. Mucho de las clases altas se trasladó hacia zonas del norte de la ciudad, dejando a su paso no solo el espacio físico residencial, sino también el espacio y la dinámica humana. La anterior vía republicana acogía al comercio y a la administración como nuevos pobladores, eventos que merecieron ser considerados a la hora de planear el nuevo perfil de la carrera séptima. De forma paralela aparecen así nuevos espacios urbanos como el Terraza Pasteur o el Dorado sobre la calle 24². Bajo esta

2 “Cabe destacar algunos lugares cuyo destino era el esparcimiento nocturno bogotano, ubicados sobre los costados de la carrera séptima, entre ellos Cabarets como el Copacabana, el Montecarlo, el Manhattan y el

nueva realidad de ciudad y de vía surgieron propuestas de ensanche como la de Karl Brunner en el proyecto *Bogotá Futuro*, propuestas que no se realizaron³. Algunas de estas propuestas motivaron otro tipo de relaciones con la prioridad del vehículo y de una alta población flotante, hasta hoy evidente.

“(...) el ensanche de la séptima para romper definitivamente su angostura colonial. Entonces se le abrió paso al creciente parque automotor y se desplazó lentamente al peatón hacia el andén. La séptima era ahora una vía moderna, ya no era señorial y apacible. Ya no contaba con residentes sino con una alta población flotante, ahora cada ciudadano era retratado de frente caminando por ella sin previo aviso y rodeados de grandes edificios para oficinas a lado y lado de la vía como el de Colseguros, el Henry Faux, el nuevo del Tiempo, el Teatro Colombia, el Banco de la República y

bar Terraza y cafés como el Salón de Té La Florida, que hasta nuestros días es uno de los lugares preferidos para tomar chocolate con queso, pan y tamal. Otros lugares interesantes dedicados al ocio y al juego que se pueden encontrar son el Club de Billar Londres, los clubes de Ajedrez y los cines que había en sus cercanías, entre ellos el único que sobrevive como salas de cine son el Teatro Jorge Eliecer Gaitán antes teatro Colombia, con su sala alterna de la Cinemateca Distrital, y el Esmeralda Pussycat (empero, hoy dedicado exclusivamente al género XXX). Ejemplos del estilo republicano fueron la casa de María Sierra de Gómez que hoy es sede de una importante feria artesanal, la casa Camacho Roldan y la del reconocido fotógrafo Manuel H, y edificios de apartamentos y oficinas como el Rocha, Michonik y el Alberto Sanz”. (Recreación y Deporte)

- 3 La propuesta de Brunner para el centro de Bogotá buscaba la continuidad del centro histórico con el resto de la ciudad, así “la retícula como eje esencial del trazado urbano hispanoamericano, dominante durante los tres siglos precedentes, resultaba un obstáculo por la manera en la que determinaba la morfología de la ciudad negando la posibilidad de individualizar las soluciones. Brunner proyecta el ensanche de ciertos sectores, amplía y diseña nuevas vías, según las características intrínsecas de la zona en la que se interviene y como alternativa al trazado en damero, propone el trazado facultativo, el cual permitía dar continuidad al trazado existente, conectar áreas desarticuladas y generar nuevos sistemas, cuya flexibilidad recaería, entre otros elementos, en la prolongación de ejes viales, la apertura de vías puntuales y el trazo meditado, de diagonales”. Tomado de: MAYA Tania HOMENAJE A Karl Brunner o el urbanismo como ciencia del detalle (1887-1960)

tiempo después aparecieron dos moles gigantes el Colpatria y el Avianca.” (Patrimonio Cultural)

Hoy las continuidades históricas se hacen evidentes. La actual carrera séptima después de su ruptura con el lenguaje Republicano continúa siendo un sector comercial de alto impacto. La vida urbana toma posesión del paisaje urbano bien hacia el interior de los inmuebles que, a lo largo de este eje, se levantan sin que importe si corresponden a inmuebles declarados patrimoniales⁴, ocupándolos especialmente con comercios minoristas; o bien en el espacio público cuyo deterioro evidente surge especialmente con la venta informal no regulada.

Esta vía hoy es escenario de multitudinarias y diversas manifestaciones sociales que recorren la vía con una relación poco clara con la totalidad del paisaje urbano, la estética del paisaje sobre esta vía pasa desapercibida y olvidada, porque es tan pobre la relación del ciudadano con el entorno, que se permiten la fluctuaciones en la imagen del paisaje urbano principalmente en los segundos niveles de los edificios. La vida urbana de primer nivel está hoy tendida o sobre el andén o sobre fachadas cargadas de información que distraen el espacio de los inmuebles que se precian de ser contenedores.⁵

4 El texto propone la idea de continuidades aquellos eventos sociales o espaciales urbanos o arquitectónicos que han permanecido en el tiempo, a pesar, de los cambios sufridos. Estos eventos que reiteran el carácter de la vía, como conector principal entre el Estado y los ciudadanos, se desarrollan sobre ella, con pocas interrupciones temporales, por ejemplo las manifestaciones sociales de rebeldía, de fiesta o religiosas entre otras, así como el desarrollo del comercio y la continuidad de algunas obras arquitectónicas.

5 “Según *Henri Lefebvre*, el espacio se produce, como se produce una mercancía: “El espacio es donde los discursos de poder y conocimiento son transformados en relaciones reales de poder. Lefebvre identifica tres dimensiones de espacio. Una es la representación del espacio por profesionales de la ingeniería, la arquitectura en términos de, por ejemplo, edificios, carreteras, usualmente producidas por el espacio público u “oficial”. La segunda es el espacio representacional, es decir, las imágenes que se producen a propósito del espacio, el cual es más sentido que pensado. La tercera dimensión

Al respecto el arquitecto Dicken Castro señalaba en su recorrido por la carrera séptima

“Es interesante hacer un recorrido por la carrera séptima entre calles 16 y 26. Si se observa lo que por el bullicio pasa muchas veces desapercibido, se encuentran escenas y aspectos urbanos desconcertantes. Claro que no se pretende herir con lo que diga a entidades o personas que de una u otra manera se sientan ligadas a estas fotografías. El propósito es contribuir al embellecimiento y mejor presentación de esta ciudad tan lamentablemente olvidada en su estética. Por supuesto, en cuestión de días –o de horas– se pueden expulsar los pregoneros y las ventas ambulantes. Pero esa solución, que históricamente se le ha dado al problema, no funciona pues la constante y uniforme acción reguladora de la administración es sistemáticamente burlada y transformada por las tácticas (4) y los ágiles dispositivos con que la economía informal ha respondido y resistido a cada nuevo despliegue de la normatividad oficial.” (En Iregui, 2008)

Desde esta perspectiva, el ciudadano actual del centro interactúa con este fragmento de ciudad de maneras distintas, primero usando la vía hoy como un eje de movilidad peatonal especial sin mayor afectación vehicular salvo en aquellos puntos donde existe el cruce en donde vehículo y peatón. Otra forma de interacción nace a partir de eventos cuya temporalidad, media o baja, invita a una relación y ocupación distintas; ejemplo de ello, son las muestras culturales, o también uno que otro evento que, de manera espontánea, se presentan sobre la actividad de la vía. Por último actividades que refuerzan la manifestación social, sea a través de encuentros lúdicos, como los que acompañan la cicloruta, o encuentros culturales y sociales como las manifestaciones estudiantiles o de distintos grupos sociales:

“Se parte de entender que las actividades realizadas por el individuo o por la colectividad en

es lo que Lefebvre llama prácticas espaciales, es decir, las rutas y redes de la vida cotidiana”. Lefebvre, Henri. *The Social Production of the Space*

Figura No. 3. Calle de Florián

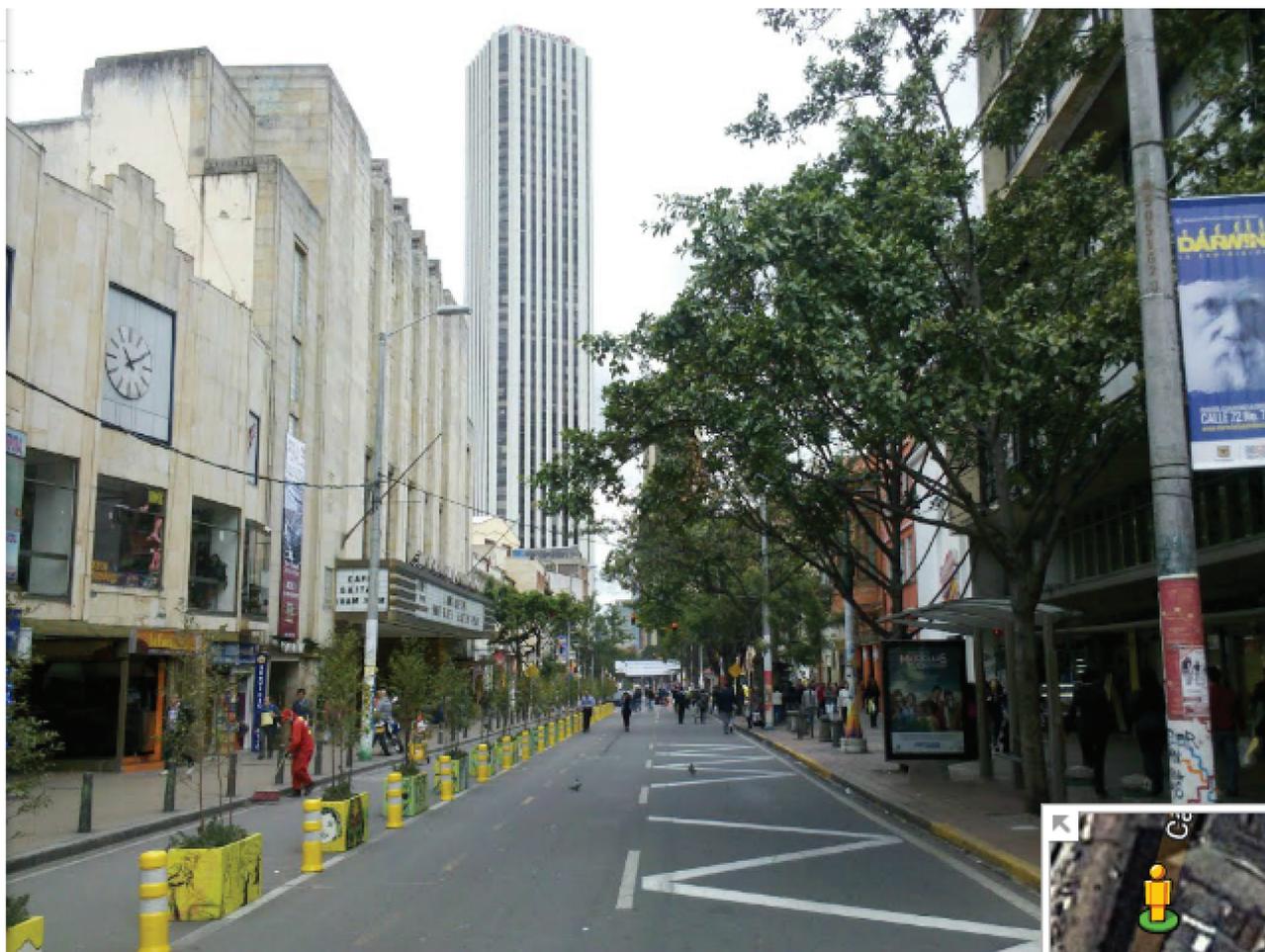


su proceso de conocimiento y transformación del mundo concuerdan con la percepción que se tenga de la realidad y que su rango de afectación a la ciudad depende en gran medida de la cantidad de personas que intervengan en una actividad cualquiera, así como en la reiteración, el significado y la duración que ésta mantenga en el espacio urbano, definiendo con ello, la relación directa o indirecta con las funciones urbanas. Entonces si estas mismas actividades que se señalan como de bajo impacto, generadas por un individuo o por grupos de personas en la ciudad, se presentan por un periodo de larga duración, pueden llegar a definirse como actividades de alto impacto, ya sea por la reiteración y permanencia de la actividad, por la réplica que la actividad tenga para con el

resto del lugar o por el significado que haya adquirido en el tiempo, cambiando por lo tanto la imagen e incluso el significado de un lugar. De esta manera la reiteración de las actividades y el desarrollo de los usos permite que surjan unidades identificables y particulares en el plano urbano, que se caracterizan también por su forma en el territorio, por su permanencia en el tiempo, por la continuidad de sus usos y por la amplitud de los significados que cubre y que le permiten convertirse en un elemento singular dentro de la estructura urbana. Hay que comprender las permanencias reiteradas de actividades y formas, de significados y usos para lograr entender el corazón de las ciudades.”(Casas, 2008. p.27)

Figura No 4. Carrera séptima siglo XXI





CONCLUSIONES

El valor y las calidades de un lugar urbano están dadas a partir de las relaciones entre el medio físico y las relaciones socio- culturales que un grupo humano específico determine desde su propia temporalidad. Así los requerimientos y las relaciones socio espaciales con el entorno, cambian, se construyen o se mantienen desde las temporalidades históricas y también desde las temporalidades que podríamos definir como humanas, y aquí hacemos referencia a aquellas actividades humanas que por su reiteración y duración pueden impactar de manera frecuente o permanente las calidades de un sitio.

La carrera séptima es testigo de estas variaciones en las relaciones sociedad, espacio y

ambiente y por ello ha logrado comprometer su calidad espacial con valores históricos observables en el patrimonio material construido y el patrimonio inmaterial cultural. El tramo estudiado deja entrever así, patrones culturales de diversos grupos sociales que han establecido relaciones variables con este eje vial.

El acercamiento, inicialmente histórico, nos ha permitido comprender el valor patrimonial de la vía y del sector que la acompaña, observando en ella además continuidades espaciales de proyectos arquitectónicos que se resaltan por su lenguaje, su significado y su actual uso. Entre ellos se encuentran: el antiguo Teatro Colombia hoy Teatro Jorge Eliécer Gaitán, la Iglesia de la Nieves con su respectiva plazoleta del mismo nombre, el edificio de la ETB, el Mambo,

El teatro Faenza, La Biblioteca Nacional entre otros, así como los artistas callejeros, los pasajes comerciales y la nueva sede de artistas reconocidos sobre la plazoleta de las nieves. Espacios y elementos perdidos que no lograron pasar los requerimientos del tiempo eran los cabarets como el Copacabana, o el antiguo Terraza Pasteur, que resaltaban el carácter cultural y recreativo del lugar.

Hoy la vida urbana está enmarcada por las universidades y sus estudiantes, los comerciantes, los empleados de oficinas, los artistas y algunos turistas, con ellos las nuevas dinámicas sociales abren un nuevo escenario urbano que debe ser realmente comprendido para ser intervenido con coherencia.

REFERENCIAS

- Barth, F. (Comp.) 1976: los grupos étnicos y sus fronteras. México, Fondo de Cultura Económica.
- Casas, E. Ciudad forma y ciudadano. Aspectos para la comprensión urbana. Bogotá: Centro de investigaciones, Facultad de arquitectura. Universidad católica de Colombia. Pág.9. 2008
- García, B. De la antropología a la antropología. Urbana. Gazeta de antropología, 2008, 24 (2). Artículo 50. <http://hdl.handle.net/1048/6955> diciembre
- Giraldo, F. Aula abierta: hábitat sostenible y vivienda”, panel: hábitat y sostenibilidad. Ministerio de ambiente, vivienda y desarrollo territorial - fondo de población de las naciones unidas. Bogotá, 2003. Pp. 32.
- Gobernación de Cundinamarca. FEDEVIVIENDA. Lineamientos de política de hábitat regional del departamento de Cundinamarca. Programa de gestión urbana y un hábitat. 2004-2007. Pag.33
- Iregui, J. Museo Fuera de lugar. Ediciones Universidad de los Andes. 2008.
- Lefebvre, H. 1991: The production of space, Donald Nicholson-smith trans., oxford: basil Blackwell. Originally published 1974. Isbn 0-631-14048-4
- Maya, T. Homenaje a Karl Brunner o el urbanismo como ciencia del detalle (1887-1960). 2004- paginas 64-71
- Secretaría Distrital de Planeación, “conociendo la localidad de santa fe, diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos, 2009”.

Páginas web

[Http://www.fenalcobogota.com.co](http://www.fenalcobogota.com.co)

www.plataformaurbana.cl

<http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co>

<http://www.banrepcultural.org>